



**2019 startår för upphandlingspuckel i kollektivtrafiken –
busskontrakt för över 100 miljarder ska upphandlas**

Juni 2020



Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Innehåll

1. Ord på vägen	3
2. Sammanfattning	5
3. Utvecklingen mot målet om fördubblat resande inom kollektivtrafiken, med sikte på fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken	7
4. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM, deras upphandlande bolag och branschens rekommendationer	8
5. Metod	9
6. Kollektivtrafikens utveckling mot målet om fördubblat resande 2020 och en fördubblad marknadsandel på sikt... 10	
7. Analys	13
8. Kollektivtrafikens utveckling	15
9. Slutsatser om ekonomi och resandeutveckling	26



Ord på vägen

En stor del av kollektivtrafik med buss började upphandlas 2019 och blev startskottet för flera stora upphandlingsår i följd. Totalt kommer busstrafik för 100 miljarder kronor upphandlas mellan åren 2019–2023. Det finns skillnader i varje upphandling relaterat till geografi, typ av trafik och politiska ambitioner. Men det finns ännu större likheter. Därför rekommenderar vi att hela branschen i större utsträckning använder de modeller och rekommendationer som representanter för både offentliga beställare och trafikföretag inom Kollektivtrafikens Avtalskommitté, Kolla¹, utarbetat. Det minimerar transaktionskostnader i alla led och bidrar till största möjliga konkurrens. I förlängningen gynnar det samhället och resenärerna eftersom det möjliggör mer kollektivtrafik för pengarna.

Det finns mycket att vinna på effektivitet, utan att behöva tumma på fokuset på resenärerna. Ledstjärnan i det gemensamma arbetet är att minimera onödiga affärsrisker för båda parter. Vi är övertygade om att nyttjar vi det gemensamma arbetet vinner alla på det. Det handlar alltså inte om att någon beställare vill ha ett system som räknar trafikanter eller en teknik för förarassistans som ger än bättre trafiksäkerhet. Sådana krav skapar inte restvärdesrisker. Det gör däremot detaljkrav för exempelvis fordon, krav som går stick i stäv mot det i Norden gemensamt rekommenderade dokumentet *Bus Nordic*². *Bus Nordic* möjliggör flytt av fordon mellan de nordiska länderna, vilket spar pengar för både beställare och trafikföretag och bidrar till en hållbar hantering av råvaror och material som bussar byggs av.

En trend som vi ser på senare tid är att fler regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKM, och länstrafikbolag börjar detaljstyra hur förarnas uniformer ska se ut. Detta är djupt olyckligt och är inte till gagn för någon. Uniformen är av stor betydelse för medarbetaren och en viktig del för trafikföretagets roll och ansvar som arbetsgivare. De behöver kunna profilera sig med uniformen, inte minst för att attrahera duktiga medarbetare. Det skapar också en samhörighet internt inom trafikföretaget. Även om man utför ett uppdrag på kontrakt är det trafikföretaget som har ansvaret för sina anställda och ska säkerställa att de har en korrekt och lämplig arbetsklädsel. Det ansvaret kan inte ligga på någon annan. Tvärtom riskerar man att sudda ut samhörigheten som föraren ska ha med sin arbetsgivare och knutet till det strikta arbetsgivaransvar trafikföretaget har för sin personal.

Krav på uniform leder knappast heller till mer nöjda- eller fler resenärer. Om vi ska lyckas öka antalet resenärer i kollektivtrafiken måste vi använda både samhällets pengar och företagets resurser kostnadseffektivt och klokt. En viktig del är att fullt ut implementera och tillämpa de gemensamma rekommendationer och dokument vi inom den samlade kollektivtrafiken tagit fram inom ramen för *Kolla*, ett av projekten inom *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik*. Sveriges Bussföretag är en av de ingående aktörerna. Rekommendationerna och dokumenten finns att hämta på *Partnersamverkans* webb³.

Även om denna rapport skildrar utvecklingen under 2019, vill i vi ge en eloge till Trafikförvaltningen region Stockholms, SL, för deras mycket goda samarbete med sina avtalspartner när resandet mer eller mindre halverades på kort tid, då Coronakrisen drabbade Sverige och även kollektivtrafiken i början av 2020. Detta genom att säkerställa ett fungerande kollektivtrafiksystem som ger förutsättningar för en robust och samhällsviktig busstrafik även när kollektivtrafiken återgår till ett normalläge efter Corona pandemin. Att på ett pragmatiskt sätt hantera hela den upphandlade kollektivtrafiken i regionen och genom att agera enligt andemeningen i sina resandeincitamentskontrakt har man skapat ett förtroendefullt partnerskap. Därför är Trafikförvaltningen region Stockholms, SL, ett verkligt exempel på att den goda dialog och det gemensamma arbete som Kolla manifesterar, som utgår från just tanken om att ett gemensamt och förtroendefullt partnerskap ger grund för en attraktiv kollektivtrafik. En attraktiv kollektivtrafik som lockar fler att vilja resa tillsammans.

¹<https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/avtalsprocessen/kollektivtrafikens-avtalskommitte-kolla/>

²<https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--kravbilagor/bus-nordic/>

³<http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/Avtalsprocessen/>

Denna publikation är en uppföljning på rapporten *På väg mot fler resenärer i bussen – eller inte?* som Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, publicerade 2010. Efter det kom rapporterna:

- *Spara pengar och få samtidigt fler resenärer i kollektivtrafiken, 2011*
- *Så räcker skattepengarna längre på vägen, 2012*
- *På väg mot en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik? 2013*
- *Resan mot en kostnadseffektiv kollektivtrafik fortsätter, 2014*
- *Läge för fler funktionsupphandlingar i kollektivtrafiken, 2015*
- *Dyr kollektivtrafik riskerar att bli dyrare, 2016*
- *Fler funktionsupphandlingar i kollektivtrafiken, 2017*
- *Detaljstyrning gynnar inte kollektivtrafikens kunder, 2018*
- *Goda exempel kan bana väg för bättre offentliga upphandlingar av busstrafik, 2019*

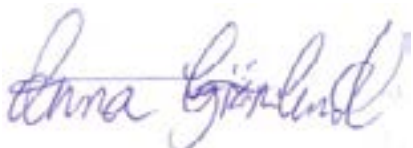
Mer fakta finns också att hämta på Sveriges Bussföretags webbplats⁴.

Sveriges Bussföretag är bransch- och arbetsgivarorganisationen för bussföretag och bussresearrangörer i landet och har huvuddelen av bussföretagen som medlemmar. Såsom branschpartner finns ett antal av de kommunalt ägda bussbolagen, vilka är medlemmar i annat arbetsgivarförbund men som är med och påverkar branschens utveckling genom branscharbetet i Sveriges Bussföretag.

Medlemsföretagen är indelade i elva regionala bussbranschföreningar över landet. Sveriges Bussföretag är en del av Transportföretagen⁵ och Svenskt Näringsliv, och vi har också lokal närvaro genom Transportföretagens regionala kontor.

Vi har också runt 50 branschintressenter, huvudsakligen leverantörer och samarbetspartner till förbundet och våra medlemsföretag. Medlemmar i Sveriges Bussföretag är också automatiskt medlemmar i Svenskt Näringsliv⁶.

Stockholm i juni 2020



Anna Grönlund, branschchef och vice vd Sveriges Bussföretag

⁴<https://www.transportforetagen.se/sv/om-oss/vara-branscher/sveriges-bussforetag/branschfragor/lupphandlad-linjetrafik/>

⁵<https://www.transportforetagen.se/?branch=0>

⁶<https://www.svensktnaringsliv.se/>



2.

Sammanfattning

Drygt hälften av resorna i kollektivtrafiken sker med buss. En positiv utveckling av andelen resande i kollektivtrafiken är att det påverkar hela den svenska bussbranschens förmåga att

- växa och därmed skapa nya attraktiva tjänster för våra resenärer
- erbjuda fler arbetstillfällen över hela Sverige
- bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen.

Därför är arbetet för framtida förändringar i branschen bärande i verksamheten inom Sveriges Bussföretag. Det är också en av anledningarna till att vi är aktiva inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.

Det branschgemensamma forumet syftar till att öka antalet resor i kollektivtrafiken på bekostnad av andra motoriserade persontransportresor. Enligt de transportpolitiska målen är kollektivtrafiken ett viktigt verktyg för att minska de klimat- och miljöpåverkningar våra behov av rörlighet medför. Likaså bidrar en attraktiv och relevant kollektivtrafik till förbättrad trafiksäkerhet. För att kunna bidra till dessa mål är samarbete och nyttjande av gemensamma kunskaper och resurser av yttersta vikt.



När Sveriges Bussföretag granskat de upphandlingar som påbörjades 2019 ser vi att följsamheten i varierande grad är god. Dock finns det förbättringspotential, inte minst sett ur ett transaktionsperspektiv. Om alla beställare använder exempelvis Bus Nordic i stället för att ta fram helt egna dokument för fordonskrav vinner vi mycket.

Som ett gott exempel vill vi lyfta fram Trafikförvaltningen, region Stockholm, SL. Det har på ett gott sätt, om än med vissa modifieringar följt de branschgemensamma rekommendationerna. Vi vill ändå varna för Trafikförvaltningen region Stockholms, SL:s, tillägg till Bus Nordic när det gäller deras krav på klimat och buller ombord. Här hade det varit önskvärt med harmonisering med arbetet i den nordiska projektgruppen och att Trafikförvaltningen region Stockholms, SL, fortsätter behålla den ledartröja för en gemensam nordisk harmonisering som man haft sedan vi publicerade dokumentet första gången.

Satsningar på en mer miljövänlig trafik och en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar sker bäst med funktionella krav och inte med detaljkrav och det ger mer trafik för pengarna. Trafikverkets planeringsprocess *fyrstegsprincipen*⁷, borde man i större utsträckning använda, även vid utveckling av kollektivtrafik i syfte att få fram den mest kostnadseffektiva lösningen.

I rapporten *Därför ökar kostnaderna inom busstrafiken*⁸ redovisar K2, Centrum för kollektivtrafikforskning⁹ ett antal kostnadsdrivande faktorer när det gäller upphandlad busstrafik, faktorer som faktiskt går att ta tag i menar vi.

Framför allt är det värt att lyfta fram:

- Peak-tider.
- Ålderskrav på bussar, särskilt eftersom snittålderskraven men även maxålderskraven blir aktuella nu när man introducerar elbussar snabbt i Sverige.
- Detaljkrav på bussars design med mera som skapar inläsningseffekter, vilket skapar restvärdesrisker
- Kontraproduktiv styrning

Urbanet Analyse rapport *Hur får vi mer kollektivtrafik för pengarna*¹⁰ kring kollektivtrafikens kostnadsutveckling som vi beställde av dem 2017, är ett bra exempel. Rapporten ger ett antal positiva exempel på hur trafikplanering och nya prismodeller kan bidra till att öka såväl resandet som att förbättra resultatet för branschens aktörer.

⁷<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

⁸<http://www.k2centrum.se/artikel/darfor-okar-kostnaderna-inom-bustrafiken>

⁹<http://www.k2centrum.se/>

¹⁰https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/busslua_rapport_1182017_kollektivtrafikens-kostnadsutveckling_bussb_slutlig.pdf



3.

Utvecklingen mot målet

om ökat resande inom kollektivtrafiken enligt de transportpolitiska målen

Resandet med regional kollektivtrafik ökar – det visar statistik från Trafikanalys. Mellan 2007 och 2018 steg kostnaderna med drygt 53 procent¹¹, resandet ökade med 34 procent. För 2019 var motsvarande tal 1,1 procent respektive 3,3 procent. År 2019 var med andra ord ett bra år.

¹¹Räknat i 2018 års priser

4.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM,

deras upphandlande bolag och branschens rekommendationer

Under 2019 gjorde vissa RKM eller deras upphandlande bolag klara avsteg i flera fall i de upphandlingar som de påbörjade 2019, i form av adderade detaljkrav på framför allt utformning av bussar. Det handlar inte om krav på system för trafikankräkning eller system för förarassistans eller liknande. Sådana krav skapar inte inlåsnings effekter eller innebär inte att bussar måste byggas om till stora kostnader. Det handlar om att man adderar egna krav som branschen redan har omhändertagit i de funktionskrav som finns i de branschgemensamma rekommendationerna från Kolla, men som några av de upphandlingarna för 2019 som vi gått igenom istället detaljstyrs för hur funktionen ska uppnås. Det skapar restvärdesrisker alternativt stora ombyggnadskostnader för att på ett hållbart sätt utnyttja bussarna, inte minst ekonomiskt.

Bus Nordic som är ett gemensamt dokument för stora delar av Norden, innehåller branschens rekommendationer för standardisering av bussar. Sverige, Norge, Island och Finland har antagit dokumentet som vi publicerade 2018. Danmark följer processen men är i dagsläget inte aktiva deltagare. Att frågan om gemensamma och standardiserade funktionskrav är viktiga visar *Bus Nordic* tydligt. Här finns ett starkt engagemang från både beställare och trafikföretag i dessa länder, ett engagemang som leder till att det går att använda fordon inom hela den nordiska kollektivtrafiken och därmed minska fördyrande särkrav. Samtidigt får vi attraktiva bussar i hela kollektivtrafiken. I Sverige har man använt *Bus Nordic* i knappt 70 procent av den upphandlade trafiken under 2019. Det är först när vi har ett standardiserat kravställande på bussarna som vi helt kan minimera exempelvis restvärdesrisker, fördyrade inköpskostnader med mera. Sänkta kostnader som gör det möjligt att satsa på mer trafik, ger större och mer relevanta utbud samt lockar även fler resenärer.

I stället för att ställa egna krav är det bättre att lyfta fram sina idéer och förslag till Bus Nordics grupp i Sverige, så att vi i branschen gemensamt och i samma takt kan utveckla bussars attraktionskraft. Detaljkrav som exempelvis drivmedel omöjliggör även för beställaren att ta del av den teknikutveckling som sker, och den går mycket snabbt när det gäller bussar.

Andelen upphandlingar som följer branschgemensamma indexrekommendationer är knappt 90 procent av den upphandlade trafiken. Vi vill även påtala vikten av att följa indexrådets rekommendationer gällande förnybara drivmedel. Avvikelse även på detta område medför en onödig affärsrisk för trafikföretaget, i det fall en rekommendation finns.

Bra indexvillkor är oerhört viktigt. Inte bara för trafikföretagen, utan även för kommuner, RKM eller deras upphandlingsbolag som upphandlar kollektivtrafiken. Genom att använda index som tar hänsyn till den faktiska kostnadsutvecklingen minskar företagets risker med avtalet, vilket innebär att trafikföretagen inte behöver gardera sig genom att lägga dyrare anbud. En för båda parter bra affär ska med andra ord avgöras vid upphandlingen och inte vara ett utfall av indexreglering saknas eller är felaktig under avtalstiden. Indexregleringen ska se till att avtalade affärsvillkor bibehålls under hela avtalstiden. Det gynnar såväl trafikföretag som beställare och ytterst resenärerna.

Nästan alla upphandlingar som genomfördes under år 2019 innehöll formuleringar som visade att RKM ansluter sig till mål om ökat resande för kollektivtrafiken. I de flesta fall anger de dock inte några konkreta målsättningar för resandeökningen på linjen eller i trafikområdet som de upphandlat, vilket gör att målet inte bryts ner i den faktiska verksamheten och därmed riskerar att inte få ett verkligt genomslag.



När det gäller de upphandlingar av linjetrafik med buss som genomfördes 2019, kan konstateras att nästan alla av de upphandlingar som hade förutsättningar för att ha ett kraftfullt incitament kopplat till relevanta påverkansmöjligheter på resandeincitamentsavtal hade det.

När det gäller andelen avtal som i sina miljökrav enbart innehåller funktionella krav visar Sveriges Bussföretags statistik att alla upphandlingar av stadstrafik som hade krav på elbussar, bättre kan uttrycka funktionskrav som utsläppsfri busstrafik. Några som redan har trafik med gasbussar fortsätter med bussar som fortfarande har ekonomisk livslängd kvar. Grönt ljus rakt igenom med andra ord.

5.

Metod

Vi har tagit fram statistik över i vilken omfattning landets RKM använt de rekommendationer som branschen enats kring, i de upphandlingar av busstrafik de genomförde under 2019. Vi har även försökt analysera RKM:s effektiviseringsarbete. I undersökningen ingår inte upphandling av skolskjuts genomförd av kommunerna.



6.

Kollektivtrafikens utveckling mot målet

om fördubblat resande 2020 och en fördubblad marknadsandel på sikt

Genom att använda statistik från SIKA och Trafikanalys¹² för åren 2007–2018 har Sveriges Bussföretag tagit fram nyckeltal för resandeutveckling och ekonomi för landets RKM och i förekommande fall deras länstrafikbolag, för att kunna analysera och beskriva hur kollektivtrafiken utvecklas.

Nyckeltalen beskriver utvecklingen på såväl riksnivå som på länsnivå. På så sätt är det möjligt att utläsa hur utvecklingen sker i landet som helhet, men också se skillnader i landet beroende på hur RKM använder de resurser som finns inom kollektivtrafiken.

● 6.1 RKM och branschens rekommendationer

För det andra har vi tagit fram statistik över i vilken omfattning landets RKM har använt de rekommendationer som branschen enats kring.

● 6.2 Resandeincitament

Enligt branschgemensamma rekommendationer bör resandeincitament vara tillräckligt kraftfulla för att kunna få önskade drivkrafter. Sveriges Bussföretag har därför analyserat hur stor andel av upphandlingarna under 2019 som innehållit resandeincitament inklusive andra incitament som förekommer i avtal där så är relevant. Det gäller upphandlingar där resandeincitamentsdelen utgjort en relevant del av den totala ersättningen till trafikföretaget och där trafikföretagen har en reell möjlighet att påverka resandeutvecklingen.

¹²Statens Institut för Kommunikationsanalys (numer nedlagt och ersatt av Trafikanalys) publicerar varje år statistik över lokal och regional kollektivtrafik. Nyckeltalen bygger på SIKAs rapport 2009:18, publicerad i juli 2009, samt de efterföljande rapporterna från Trafikanalys.

● 6.3 Indexrekommendationer – verktyget för affärsneutralitet

Index används i kollektivtrafiken för att inom ramen för upphandlingsavtalen skapa affärsneutralitet över hela avtalstiden. Sedan 2008 finns ett branschgemensamt indexråd som presenterat en rad rekommendationer under åren 2009–2019. I de antagna modellavtalen har man också inarbetat aktuella indexöverenskommelser. Sveriges Bussföretag har analyserat i vilken utsträckning RKM eller deras bolag använt någon av dessa dokument i de upphandlingar som de genomförde under 2019. Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik publicerar löpande rådets rekommendationer på sin webb¹³.

● 6.4 Bus Nordic

Syftet med att standardisera de bussar som upphandlas för trafik i regional kollektivtrafik är att öka likheten kring bussens utformning över hela landet och därmed sänka kollektivtrafikens samlade kostnader. Målet är att en buss som uppfyller de branschgemensamma rekommendationerna ska bli accepterad och fungera lika bra i hela Sverige oavsett RKM och avtalsområde.

Sveriges Bussföretags och Svensk Kollektivtrafiks rekommendationer kring utformningen av de bussar som ska användas i regional kollektivtrafik finns i dokumentet *Bus Nordic*¹⁴, som utgör en bilaga till Modellavtalen.

Om RKM och deras upphandlade bolag ska kunna uppfylla syftet och målet, kan de inte göra egna tillägg i upphandlingsunderlagen samtidigt som de föreskriver att man ska följa någon av dessa dokument. Om RKM lägger till egna specifikationer uteblir standardiseringen. Som vi nämnt tidigare handlar det inte om krav till exempel på trafikantäkningsystem, biljettmaskiner med mera. Utan om det handlar om detaljkrav som innebär stora merkostnader vid byte av avtalsområde. Därför har Sveriges Bussföretag analyserat i vilken omfattning RKM eller deras upphandlande bolag använt någon av detta dokument i den trafik som handlats upp under 2019 utan egna sådana tillägg.

● 6.5 Funktionella miljökrav

Enligt den branschgemensamma Avtalsprocessen, avtalsrekommendationer inklusive modellavtal- bör alla avtal så långt som möjligt vara baserade på funktions- och systemansvar. Detta innebär bland annat att man bör ställa funktionella miljökrav vid upphandlingar. Vi har analyserat hur stor andel av den upphandlade trafiken där man enbart ställt funktionella miljökrav. Man ställer även funktionella miljökrav i det branschgemensamma miljöprogrammet, med tillhörande kravbilaga, vilken ingår i Avtalsrekommendationerna.

● 6.6 Lokal marknadsföring

Att i enlighet med den nya vägledningen Upphandling Busstrafik 2020 använda sig av de båda avtalsparternas styrkor och kompetens är bra. Vid resandeincitamentsavtal där affärsrisken ökar jämfört med ett produktionsavtal, är det klokt att man låter trafikföretaget ta en aktiv del i den lokala marknadsföringen av trafikutbudet. Självklart i RKM:s varumärkesprofil men det är en framgångsfaktor att trafikföretaget kan påverka marknadsföringen och därmed resandeutvecklingen. Eftersom vägledningen Upphandling Busstrafik 2020 antogs först 2020 gör vi självfallet i denna rapport för 2019 ingen uppföljning gentemot vägledningen. Dock vill vi uppmärksamma läsaren av årets rapport på de uppmaningar som lyfts där.

● 6.7 Mer kollektivtrafik för samma pengar

Branschen har gemensamt tagit fram vägledningar, modellavtal avtalsbilagor med mera genom att erbjuda kollektivtrafikens aktörer goda verktyg för att minska deras behov av egna lösningar, eftersom det ibland leder till oönskade effekter, exempelvis i form av kostnadsdrivande detaljkrav. Dessa verktyg effektiviserar kostnader och ökar även hållbarheten i alla dess aspekter.

Mer konkret beskrivet kan kollektivtrafiken effektivisera och sänka sina kostnader på en lång rad olika sätt. Som vi

¹³<https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/>

¹⁴<https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--kravbilagor/bus-nordic/>



nämner ovan kan man bland annat standardisera utformningen av de fordon som används inom kollektivtrafiken. Det går även att använda de indexrekommendationer som branschen enats kring.

När trafikföretagen använder index som fullt ut kompenserar kostnadsutvecklingen, minskar företagets risker med avtalet, vilket innebär att trafikföretagen inte behöver gardera sig genom att lägga ett dyrare anbud. Trafikföretagen kan också använda funktionskrav istället för detaljkrav vid upphandlingar. Det är inte säkert att RKM valt vid upphandlingar den mest effektiva metoden för att uppnå ett visst mål eller behov om den innebär att man ställer detaljkrav, till exempel ett mål för miljöfarliga utsläpp. Genom att ställa funktionskrav kan istället trafikföretaget välja den mest effektiva metoden eller tekniken för att uppfylla kravet i den konkreta driften. Detta skapar förutsättningar för att trafikföretagen ska kunna implementera ny teknik inom området och minimera risken för att de på grund av upphandlingskrav måste stanna kvar i en teknik som blivit gammal.

Genom RKM:s avtal med trafikföretagen är det samhället som ytterst betalar för såväl fordons- som

personalkostnaderna och även för drivmedelskostnaderna. Detta gäller oavsett om bussen är full med resenärer, om bussföraren kör en tom buss till garaget eller om bussen väntar vid en ändhållplats.

Sveriges Bussföretag har därför även analyserat i vilken utsträckning som RKM har fört över ansvaret för tidtabellsplanering och omloppsplanering till trafikföretagen i de upphandlingar som de genomfördes 2019.

Sist men inte minst analyserar vi vilken upphandlad trafik som följer branschrekommendationen om affärsneutrala betalningsvillkor. Om trafikföretagen inte behöver ligga ute med stora belopp ända upp till en månad, utan får betalt för den större delen redan under trafikmånaden, minskar räntekostnaderna. Det är betydligt billigare för kollektivtrafiken om samhället tar denna kapitalkostnad än om trafikföretagen gör det. Mer trafik för pengarna med andra ord.



7.

Analys

7.1 Analystabell 1

RKM:s och deras bolag och följsamhet till branschens rekommendationer.

- Följer branschrekommendationen
- Avviker från branschrekommendationen men inte på ett allvarligt sätt
- Avviker från branschrekommendationen med framförallt kostnadsdrivande konsekvenser

Upphandlare	Avtalslängd	Avtalstid	Utbudskm	Viktad andel	Kraftfullt incitament, där relevant	Följer Indexrådets rekommendationer fullt ut	Följer Bus Nordic utan egna tillägg
Trafikförv. Sthlm, E 35	9	2021-04--2030-06	14 129 388	11,7%	Ja	● Ja	● Ja
Trafikförv. Sthlm, E 36	10	2021-08--2031-06	15 247 264	12,6%	Ja	● Ja	● Ja
Trafikförv. Sthlm, E 37	10	2021-08--2031-06	18 029 020	14,9%	Ja	● Ja	● Ja
Trafikförv. Sthlm, E 38	10	2021-08--2031-06	10 873 765	9,0%	Ja	● Ja	● Ja
Skånetrafiken, Kristianstad stads o regiontrafik	9	2020-12--2029-12	6 600 000	5,5%	Ja	● Ja	Nej ●
Skånetrafiken, Malmö central 2021	3+1+2	2021-06--2024-06	2 800 000	2,3%	Ja	● Ja	Nej ●
JLT, Jönköpings stadstrafik	10	2021-06--2031-06	8 069 036	6,7%	Nej	● Ja	Nja ●
Västtrafik, GMP	10	2020-12--2030-12	26 542 288	22,0%	Ja	● Nja	Nej ●
Västtrafik, Sjuhärads Öckerö	11	2020-06--2031-06	638 723	0,5%	Ja	● Nja	Nej ●
Östgötatrafiken, express och regionbusstrafik	8,5	2021-06--2032-06	12 905 118	10,7%	Nej	● Ja	● Ja
UL, lokal och skolbusstrafik	10	2021-01--2029-06	4 866 608	4,0%	Nej	● Ja	● Ja
Summa			120 701 210		93,3%	88% + 22%	69,7% + 6,7%
År 2018					100%	41,1% +58,9%	13,8% + 36,1%

7.2 Analystabell 2:

RKM och deras bolags effektiviseringsarbete. Nära på all den busstrafik som handlades upp 2014 överläter planeringsansvaret till trafikföretaget. Här är flera RKM goda föredömen.

- Följer branschrekommendationen
- Avviker från branschrekommendationen men inte på ett allvarligt sätt
- Avviker från branschrekommendationen med framförallt kostnadsdrivande konsekvenser

Upphandlare	Följer branschrek om affärsneutr. Betalningsvillkor	Trafikföretaget sköter tidtabellsplanering	Trafikföretaget ansvarar för omloppsplanering	Trafikföretaget sköter lokal marknadsföring till resenär	Beställaren har klart uttalade mål om resandeökning	Enbart funktionella miljökrav
Trafikförv. Sthlm, E 35	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nja ●	Ja ●	Ja ●
Trafikförv. Sthlm, E 36	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nja ●	Ja ●	Ja ●
Trafikförv. Sthlm, E 37	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nja ●	Ja ●	Ja ●
Trafikförv. Sthlm, E 38	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nja ●	Ja ●	Ja ●
Skånetrafiken, Kristianstad stads och regiontrafik	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nja ●	Ja ●	Ja ●
Skånetrafiken, Malmö central 2021	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nja ●	Ja ●	Ja ●
JLT, Jönköpings stadstrafik	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nej ●	Ja ●	Ja ●
Västtrafik, GMP	Nej ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja ●	Ja ●	Ja ●
Västtrafik, Sjuhärad. Öckerö	Nej ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja ●	Ja ●	Ja ●
Östgötatrafik, express och regionbusstrafik	Nej ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Ja, möjlighet ●	Ja ●	Ja ●
UL, lokal och skolbusstrafik	Ja ●	Ja, i samarbete ●	Ja ●	Nej ●	Ja ●	Ja ●
Summa	66,8%	100%	100%	37,2% +62,8%	100%	100%
År 2018	33,9%	82,8%	100%	51,2% + 27,5%	100%	37,3% + 62,7%

8.

Kollektivtrafikens utveckling

mot fördubblad marknadsandel

8.1 Övergripande resande och utbud

Tabell 1: Antalet resor¹⁵ jämfört med föregående år, total, miljoner

Antalet resor i lokal och regional kollektivtrafik har ökat med 34 procent mellan 2007-2018. År 2018 ökade resandet med 3,3 procent.

År	Antal resor	Antal resor i procent	Förändring 2007-2018
2007	1 207		
2008	1 237	2,5 %	
2009	1 244	0,6 %	
2010	1 275	2,5 %	
2011	1 333	4,5 %	
2012	1 369	2,7 %	
2013	1 421	3,8 %	
2014	1 435	1 %	
2015	1 482	3,3 %	
2016	1 570	5,9 %	
2017	1 569	1,5 %	
2018	1 620	3,3%	34%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

Tabell 2: Antal resor per trafikslag jämfört föregående år, totalt, miljoner

Resandet i lokal och regional kollektivtrafik är störst med buss, räknat som antal resor per trafikslag. Busstrafiken stod för 52 procent av alla resor inom kollektivtrafiken 2018.

År	2014	2015	2016	2017	2018	Förändring 2015	Förändring 2016	Förändring 2017	Förändring 2018	Förändring 2007-2018
T-Bana	330	338	350	353	355	2,4%	3,6%	0,9%	0,6%	17,2%
Buss	747	775	812	828	848	3,7%	4,8%	2,0%	2,4%	34,0%
Spårväg	149	150	157	166	176	0,7%	4,7%	5,7%	6,0%	44,3%
Tåg	198	208	215	209	227	5,1%	3,4%	-2,8%	8,6%	59,9%
Sjöfart	11	12	12	14	14	9,1%	0,0%	16,7%	0,0%	100,0%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

¹⁵En resa definieras som en påstigning

Tabell 3: Antalet utbudskilometer jämfört föregående år totalt, miljoner

År	Km	km (miljoner)	Förändring 2007-2018
2007	678		
2008	706	4,1%	
2009	717	1,6%	
2010	735	2,5%	
2011	769	4,6%	
2012	787	2,3%	
2013	802	1,9%	
2014	811	1,1%	
2015	826	1,8%	
2016	851	3,0%	
2017	863	1,3 %	
2018	864	0,1%	27,4%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

Tabell 4: Antalet utbudskilometer, miljoner km, per trafikslag jämfört med föregående år, miljoner¹⁶

Bussen står för den största delen av utbudet av lokal och regional kollektivtrafik, 72 procent. Noterbart är den starka ökningen av utbudet på järnväg, 89 procent.

År	2007	2015	2016	2017	2018	Förändring 2017	Förändring 2018	Förändring 2007-2018
T-bana	91	96	96	97	97	1,0%	0,0%	6,6%
Buss	506	601	613	627	622	2,2%	-0,8%	22,9%
Spårväg	18	21	21	21	22	0,0%	4,8%	22,2%
Järnväg	62	101	121	117	121	-3,4%	3,4%	95,2%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

¹⁶Samma som tidtabellskilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut och inkörning, samt tomkörning bör om möjligt exkluderas enligt Trafikanalys. Utbudet för sjöfart i lokal och regional kollektivtrafik redovisas inte av Trafikanalys

8.2 Resande och utbud per län

Tabell 5: Antalet resor jämfört föregående år total, 1 000-tal¹⁷

Län	2007	2017	2018	Förändring 2017	Förändring 2018	Resandeförändring 2007-2018
Uppsala	26 093	39 922	43 127	-8,0%	8,0%	65,3%
Kalmar	6 278	9 605	10 244	-6,6%	6,7%	63,2%
Kronoberg	6 035	10 124	10 367	3,8%	2,4%	71,8%
Västmanland	8 769	14 522	15 218	3,0%	4,8%	73,5%
Halland	11 400	18 670	19 619	5,0%	5,1%	72,1%
Södermanland	9 230	14 571	15 499	5,8%	6,4%	67,9%
Västra Götaland	209 955	315 073	332 010	4,6%	5,4%	58,1%
Västerbotten	8 636	14 153	14 756	15,6%	4,3%	70,9%
Jönköping	16 335	22 542	22 144	2,2%	-1,8%	35,6%
Värmland	9 863	12 238	12 336	-2,4%	0,8%	25,1%
Skåne	128 790	165 759	166 664	1,3%	0,5%	29,4%
Stockholm	676 261	825 760	850 072	0,4%	2,9%	25,7%
Gävleborg	12 467	15 200	15 352	1,0%	1,0%	23,1%
Jämtland	5 391	6 780	6 637	4,8%	-2,1%	23,1%
Blekinge	7 569	9 196	9 199	1,8%	0,0%	21,5%
Östergötland	25 935	30 269	31 386	2,6%	3,7%	21,0%
Dalarna	9 280	10 252	10 348	-2,7%	0,9%	11,5%
Norrbottnen	8 421	9 422	9 602	0,8%	1,9%	14,0%
Västernorrland	9 533	10 630	10 956	5,5%	3,1%	14,9%
Örebro	12 313	13 567	13 897	9,2%	2,4%	12,9%
Gotland	1 224	886	930	-2,2%	5,0%	-24,0%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

¹⁷Värmland reducerat med 121800 resor 2007-2012 pga uppskattade värden som legat för högt.

Dalarna reducerat med 3400000 resor/år 2007-2012 pga tidigare uppskattade värden som legat för högt.

Sörmlands ökning 2014 beror på ändrad redovisning. Nu ingår även resor med Sjs resebevis. Beslut om allmän trafikplikt gällande Skellefteå fattat 2014 av RKM. Innebär att Skellefteå ingår i nyckeltal för Västerbotten.

Tabell 6: Antalet utbudskilometer jämfört föregående år total, 1000-tal

Län 2	2007	Förändring 2017	Förändring 2018	Förändring 2007-2018
Gotland	2 935	5,2%	-2,4%	-9,7%
Norrbottnen	17 873	0,8%	1,1%	0,8%
Östergötland	26 740	4,3%	3,0%	7,9%
Blekinge	9 686	1,1%	0,5%	3,0%
Västernorrland	15 079	-3,6%	0,7%	-0,5%
Stockholm	235 991	0,6%	0,5%	7,6%
Jönköping	19 866	-0,1%	-0,1%	12,0%
Gävleborg	20 245	1,4%	1,9%	16,9%
Jämtland	11 009	-1,2%	-7,8%	3,4%
Uppsala	33 188	21,1%	-6,9%	30,4%
Värmland	17 059	2,6%	1,4%	31,4%
Västerbotten	19 051	-3,0%	0,2%	24,7%
V. Götaland	112 711	-3,3%	0,8%	29,6%
Kronoberg	9 797	0,4%	4,1%	42,5%
Dalarna	14 000	0,7%	-3,0%	38,6%
Skåne	69 827	1,7%	-0,1%	46,7%
Örebro	13 427	6,0%	4,4%	68,1%
Kalmar	12 077	-4,0%	2,4%	68,8%
Västmanland	7 448	-7,9%	-0,6%	58,7%
Halland	12 126	10,9 %	6,7 %	87,1 %
Sörmland	12 924	75,9 %	11,8 %	129,7 %

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

8.3 Övergripande ekonomi

Tabell 7: Kostnader, miljoner kronor, total kollektivtrafik jämfört föregående år, 2018 års priser

År	2007 i 2018 års prisnivå	2015 i 2018 års prisnivå	2016 i 2018 års prisnivå	2018	Förändring 2017	Förändring 2018	Förändring 2007-2018
Kostnad (miljoner)	31 840	44 978	47 354	48 815	2%	1 %	53,3%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

Tabell 8: Trafikeringskostnader per trafikslag, 1000-tal kronor, jämfört föregående år, 2018 års priser¹⁸

År	Buss 2018 års prisnivå	Förändring Buss 2018 års prisnivå	Spårväg	Spårväg 2018 års prisnivå	Förändring spårväg 2018 års prisnivå	Tåg	Tåg 2018 års prisnivå	Förändring tåg 2018 års prisnivå
2007	11 296 155 kr		900 480 kr	1 017 926 kr		2 308 363 kr	2 609 433 kr	
2008	11 784 115 kr	4%	995 844 kr	1 087 905 kr	7%	2 700 101 kr	2 949 713 kr	13,0%
2009	12 146 809 kr	3%	1 034 022 kr	1 133 194 kr	4%	2 954 762 kr	3 238 149 kr	9,8%
2010	12 600 418 kr	4%	957 771 kr	1 036 486 kr	-9%	3 190 080 kr	3 452 258 kr	6,6%
2011	13 365 227 kr	6%	1 026 152 kr	1 082 068 kr	4%	3 755 383 kr	3 960 016 kr	14,7%
2012	13 943 707 kr	4%	1 022 624 kr	1 068 841 kr	-1%	4 528 424 kr	4 733 082 kr	19,5%
2013	14 130 102 kr	1%	1 088 238 kr	1 137 927 kr	6%	4 765 922 kr	4 983 534 kr	5,3%
2014	21 081 668 kr	49%	2 108 126 kr	2 208 391 kr	94%	7 244 301 kr	7 588 850 kr	52,3%
2015	22 248 000 kr	6%	2 208 373 kr	2 314 440 kr	5%	7 782 966 kr	8 156 777 kr	7,5%
2016	22 158 923 kr	0%	1 685 828 kr	1 749 600 kr	-24%	8 474 729 kr	8 795 313 kr	7,8%
2017	22 337 599 kr	1%	1 718 973 kr	1 752 540 kr	0%	8 819 138 kr	8 991 354 kr	2,2%
2018	22 881 520 kr	2%	1 886 196 kr	1 886 196 kr	8%	9 053 670 kr	9 053 670 kr	0,7%
Total		103%			85%			247%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

Tabell 9: Kostnad per resa totalt, 2018 års priser

Mellan 2007-2018 ökade kostnaden per resa i den upphandlade trafiken med drygt 15 procent i snitt över landet.

År	Kostnad / resa 2018 års prisnivå	Förändring	Förändring 07-17
2009	26,29 kr	2,7 %	
2010	27,00 kr	-0,2 %	
2011	26,94 kr	3,3 %	
2012	27,84 kr	2,4 %	
2013	28,50 kr	4,5 %	
2014	29,79 kr	1,8 %	
2015	30,33 kr	0,9 %	
2016	30,59 kr	1,0 %	
2017	30,90 kr	-2,5 %	15 %
2018	30,13 kr		

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

¹⁸Från 2014 ingår trafikeringskostnader även för Stockholms län

Tabell 10: Trafikintäkt total kollektivtrafik jämfört föregående år, 1000-tal kronor, 2018 års priser

Trafikintäkter, i detta ingår även enligt Trafikanalys definition även hyresintäkter från uthyrning av fordon.

År	Trafikintäkter i 2017 års prisnivå	Förändring, fasta priser	Förändring 2007-2017
2007	11 592 507 kr		
2008	12 895 030 kr	7,5%	
2009	13 437 467 kr	4,5%	
2010	13 974 171 kr	2,7%	
2011	15 000 755 kr	4,6%	
2012	16 478 519 kr	8,9%	
2013	18 637 697 kr	13,2%	
2014	18 479 587 kr	-0,7%	
2015	19 112 557 kr	3,5%	
2016	19 987 014 kr	3,6%	
2017	20 995 531 kr	3,2%	66,2%
2018	21 779 816 kr	1,7%	

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

Tabell 11: Trafikintäkt per trafikslag jämfört med föregående år, 1000-tal kronor¹⁹, 2018 års priser

År	Buss	Buss, 2018 års prisnivå	Förändring buss	Spårväg	Spårväg, 2018 års prisnivå	Förändring spårväg	Tåg	Tåg, 2018 års prisnivå	Förändring tåg	Fartyg	Fartyg, 2018 års prisnivå	Förändring fartyg
2007	5 043 983	5 701 849		670 997	758 512		1 256 956	1 420 895		55 308	62 522	
2008	5 284 653	5 510 276	-3,4%	691 470	755 393	-0,4%	1 663 613	1 817 406	27,9%	61 267	66 931	7,1%
2009	5 398 019	5 915 736	7,4%	718 083	786 953	4,2%	1 939 581	2 125 604	17,0%	56 965	62 428	-6,7%
2010	5 536 044	5 991 026	1,3%	678 117	733 848	-6,7%	2 184 106	2 363 608	11,2%	49 347	53 403	-14,5%
2011	5 896 047	6 217 326	3,8%	689 957	727 553	-0,9%	2 381 115	2 510 863	6,2%	53 532	56 449	5,7%
2012	6 171 603	6 450 523	3,8%	708 355	740 368	1,8%	2 916 554	3 048 365	21,4%	60 596	63 335	12,2%
2013	6 411 203	6 703 939	3,9%	719 603	752 460	1,6%	2 753 145	2 878 854	-5,6%	99 483	104 025	64,2%
2014	9 859 319	10 328 241	54,1%	1 190 436	1 247 055	65,7%	3 683 661	3 858 861	34,0%	160 535	168 170	61,7%
2015	9 956 339	10 434 536	1,0%	1 241 101	1 300 710	4,3%	4 038 479	4 232 445	9,7%	180 534	189 205	12,5%
2016	10 531 688	10 930 084	4,7%	1 100 069	1 141 683	-12,2%	4 401 395	4 567 892	7,9%	139 004	144 262	-23,8%
2017	10 971 983	11 186 238	2,3%	1 109 260	1 130 921	-0,9%	4 760 872	4 853 840	6,3%	144 801	147 629	2,3%
2018	11 537 242	11 537 242	3,1%	1 125 116	1 125 116	-0,5%	4 784 055	4 784 055	-1,4%	146 917	146 917	-0,5%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

¹⁹Från 2014 ingår trafikeringkostnader även för Stockholms län

Tabell 12 Självfinansieringsgrad total i 2018 års priser

Upphandlad kollektivtrafik finansieras dels med skattemedel, dels genom intäkter från trafiken, framför allt från biljettförsäljning, men även reklamintäkter, lokalyror med mera. I vissa fall redovisas även bidrag från kommuner som trafikintäkt i stället för som skattebidrag, vilket vore mer korrekt.

År	Självfinansieringsgrad
2007	49,1%
2008	48,4%
2009	48,1%
2010	47,0%
2011	47,9%
2012	49,2%
2013	50,8%
2014	49,4%
2015	48,6%
2016	49,1%
2017	49,0%
2018	49,1%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

Tabell 13: Skattebidrag per resa total jämfört med föregående år, 2018 års priser

Från år 2007-2018 har skattebidraget per resa ökat med 33 procent.

År	Skattebidrag i 2018 års prisnivå	Antal miljoner resor	Bidra/resa	Förändring	Förändring 2007-2017
2007	14 182 827	1 213 068	11,69 kr		
2008	15 148 006	1 244 676	12,17 kr	4,1%	
2009	15 870 052	1 251 121	12,68 kr	4,2%	
2010	16 225 678	1 287 498	12,60 kr	-0,6%	
2011	17 343 691	1 354 363	12,81 kr	1,6%	
2012	18 381 271	1 382 513	13,30 kr	3,8%	
2013	20 537 880	1 420 319	14,46 kr	8,8%	
2014	22 046 588	1 434 763	15,37 kr	6,3%	
2015	23 410 692	1 148 427	20,39 kr	32,7%	
2016	24 522 581	1 548 000	15,84 kr	-22,3%	
2017	24 090 156	1 569 000	15,35 kr	-3,1%	33%
2018	25 238 468	1 620 363	15,58 kr	1,4%	

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

8.4 Per län ekonomi

Kostnader totalt för kollektivtrafiken, länsvis, jämfört med föregående år

Län	Förändring 2018	Förändring 2007-2018 i fasta priser
Gotland	9,1%	3%
Norrbottn	1,7%	17%
Jämtland	-14,1%	21%
Östergötland	0,4%	28%
Västerbotten	1,0%	33%
Gävleborg	3,8%	42%
Södermanland	0,9%	54%
Stockholm	-0,9%	55%
Värmland	0,8%	57%
Västernorrland	4,6%	58%
Jönköping	1,2%	61%
V. Götaland	1,7%	66%
Dalarna	2,3%	75%
Skåne	4,6%	78%
Västmanland	-1,4%	85%
Uppsala	-2,1%	86%
Blekinge	3,2%	88%
Kalmar	4,8%	100%
Örebro	2,9%	101%
Halland	1,9%	136%
Kronoberg	2,4%	141%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

Tabell 15: Kostnad kronor per resa total, 2018 års priser

Län	2007 i 2018 års prinsnivå	2015 i 2018 års prinsnivå	2018	Förändring 2017	Förändring 2018	Förändring 2007-2018 i fasta priser, 2018 års prinsnivå
Västerbotten	62,37 kr	54,91 kr	48,48 kr	-11,8%	-3,1%	-22%
Södermanland	49,47 kr	53,73 kr	45,30 kr	-6,5%	-5,2%	-8%
Jämtland	51,20 kr	58,70 kr	50,42 kr	10,1%	-12,2%	-2%
Norrbottn	53,24 kr	56,36 kr	54,80 kr	1,5%	-0,2%	3%
V. Götaland	24,01 kr	28,46 kr	25,19 kr	-5,4%	-3,5%	5%
Östergötland	36,73 kr	41,67 kr	38,75 kr	-2,7%	-3,2%	6%
Västmanland	35,80 kr	39,03 kr	38,12 kr	0,2%	-5,9%	6%
Uppsala	39,95 kr	45,10 kr	44,99 kr	12,7%	-9,4%	13%
Gävleborg	40,96 kr	45,94 kr	47,07 kr	2,2%	2,7%	15%
Värmland	55,99 kr	61,61 kr	65,01 kr	7,4%	0,0%	16%
Jönköping	39,37 kr	44,69 kr	46,85 kr	0,9%	3,1%	19%
Stockholm	20,04 kr	24,01 kr	24,50 kr	2,5%	-3,7%	22%
Kalmar	67,98 kr	80,76 kr	83,48 kr	11,2%	-1,7%	23%
Gotland	48,66 kr	71,16 kr	65,95 kr	-7,9%	3,9%	36%
Halland	36,70 kr	52,89 kr	50,28 kr	0,3%	-3,0%	37%
Västernorrland	35,63 kr	49,49 kr	48,99 kr	-2,7%	1,5%	37%
Skåne	25,62 kr	32,72 kr	35,26 kr	0,7%	4,1%	38%
Kronoberg	41,88 kr	60,31 kr	58,72 kr	-0,5%	0,0%	40%
Dalarna	54,29 kr	74,29 kr	79,11 kr	7,2%	1,4%	46%
Blekinge	33,81 kr	53,46 kr	52,37 kr	-0,2%	3,2%	55%
Örebro	33,32 kr	58,50 kr	59,38 kr	5,5%	0,5%	78%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

Tabell 16: Självfinansieringsgrad total jämfört föregående år, verksamhetsintäkter/totala intäkter

Län	2018	Förändring 2007-2018 i procentenheter
Blekinge	41,8%	-21,6
Dalarna	22,3%	-21,0
Värmland	33,4%	-18,1
Västmanland	31,0%	-14,8
Norrbottn	40,8%	-13,8
Gävleborg	38,1%	-12,9
Västra Götaland	41,1%	-12,6
Jönköping	37,2%	-12,4
Örebro	33,8%	-11,6
Södermanland	25,9%	-9,7
Uppsala	48,1%	-8,8
Jämtland	41,7%	-8,4
Skåne	55,1%	-6,2
Östergötland	38,0%	-5,1
Västerbotten	48,3%	-4,2
Västernorrland	39,7%	-3,1
Kronoberg	47,9%	0,1
Gotland	22,5%	0,5
Stockholm	56,3%	1,2
Halland	54,9%	4,7
Kalmar	51,8%	15,6

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter

Tabell 17 Skattebidrag per resa total jämfört tidigare år, 2018 års prisnivå

Län	Skattebidrag / resa 2007, 2018 års prisnivå	Skattebidrag per resa 2017 i 2018 års prisnivå	Skattebidrag/resa 2018	Skattebidrag per resa 2018	Förändring 2007-2018
Kalmar	43,40	43	40,21 kr	-5,5%	-7,3%
Västerbotten	29,63	25	28,44 kr	12,2%	-4,0%
Södermanland	32,26	35	33,56 kr	-5,4%	4,0%
Jämtland	25,49	29	29,61 kr	2,7%	16,2%
Stockholm	9,24	11	10,95 kr	-4,2%	18,4%
Östergötland	20,63	25	24,58 kr	-3,6%	19,1%
V. Götaland	11,11	15	14,54 kr	-5,4%	30,9%
Halland	17,69	24	23,42 kr	-2,5%	32,4%
Gotland	37,95	49	51,09 kr	4,6%	34,6%
Västmanland	19,40	27	26,64 kr	-2,2%	37,3%
Gävleborg	20,64	28	28,55 kr	2,9%	38,3%
Norrbottn	24,25	34	33,91 kr	-0,3%	39,8%
Kronoberg	21,87	30	30,61 kr	0,6%	40,0%
Uppsala	17,21	26	24,37 kr	-5,3%	41,6%
Jönköping	19,84	29	29,44 kr	1,3%	48,4%
Skåne	9,93	15	15,92 kr	6,3%	60,3%
Västernorrland	20,40	35	38,03 kr	8,3%	86,4%
Dalarna	33,06	64	62,32 kr	-3,0%	88,5%
Värmland	22,81	45	46,15 kr	1,6%	102,3%
Örebro	17,54	38	37,50 kr	-0,1%	113,9%
Blekinge	12,36	30	30,46 kr	3,1%	146,4%

Källa: 2019:22 och tidigare årsstatistikrapporter



9.

Slutsatser om ekonomi

och resandeutveckling

Kollektivtrafikens kostnader fortsätter att stiga snabbare än resandet ökar. Mellan 2007 och 2019 steg kostnaderna med 53,3 procent, räknat i fasta priser enligt 2018 års prisnivå och resandet ökade med 34,4 procent. 2018 som var det sista året man mätte, visar på ett kanske gynnsamt trendbrott eftersom resandeökningen översteg kostnadsökningen. Detta är ett medelvärde för hela landet och vid en genomgång av de olika länen kan vi konstatera att det finns stora skillnader. Dessa stora skillnader när det gäller vad man får ut i form av resor mellan landets olika län och regioner kräver djupare analyser. Det kan dock inte vara rimligt med så stora skillnader. Fler RKM behöver fundera på vad de får ut av sina satsade skattemedel. Det råder inte några tvivel om att det finns en stor potential att effektivisera den svenska kollektivtrafiken. En bra grund för analysen finns i rapporten *Mer kollektivtrafik för pengarna*²⁰, som handlar om kostnadsökningarna inom svensk kollektivtrafik som Urbanet Analys producerade 2017 på uppdrag av Sveriges Bussföretag.

Sist, men inte minst, är det viktigt att ta lärdom av Trafikverkets planeringsprocess *fyrstegsprincipen* och definiera vilket problem man tänkt lösa. Därefter väljer man den mest kostnadseffektiva lösningen. Exempelvis skulle betydlig fler busskörfält i våra städer göra kollektivtrafiken mer attraktiv och kostnadseffektiv. Fler busskörfält ökar bussarnas hastighet, vilket innebär dels snabbare och därmed mer attraktiv busstrafik, något som lockar fler resenärer. Samtidigt minskar kostnaderna för samhället när man behöver färre fordon och förare för att klara samma turtäthet.

²⁰https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/buss/ua_rapport_1182017_kollektivtrafikens-kostnadsutveckling_bussb_slutlig.pdf



Tabell 18: Sammanställning av valda nyckeltal, 2018 års priser

Här har ställts samman några av de nyckeltal som redovisats tidigare i rapporten. Syftet är att tydliggöra samband mellan olika viktiga nyckeltal.

Län	Resandeförändring 2007-2018	Befolkningsförändring 2007-2018	Förändring i utbudskm 2007-2018	Förändring i kostnad /resa 2007-2018	Förändring i skattebidrag / resa 2007-2016	Marknadsandel 2018	Marknadsandel 2017
Halland	63,8%	13,0%	89,3%	41,0%	36 %	15%	14%
Kronoberg	67,8%	10,6%	42,5%	40,2%	39 %	15%	14%
Västra Götaland	50,1%	10,5%	29,6%	4,9%	38 %	33%	32%
Skåne	28,7%	13,6%	46,7%	37,6%	51 %	30%	32%
Västerbotten	63,9%	4,9%	24,7%	-20,0%	-14 %	18%	15%
Kalmar	53,0%	4,6%	68,8%	25,0%	-2 %	12%	15%
Värmland	24,1%	2,8%	31,4%	16,0%	99 %	10%	10%
Uppsala	53,0%	16,4%	30,4%	24,0%	49 %	31%	29%
Gävleborg	21,9%	4,0%	16,9%	14,9%	34 %	16%	15%
Västernorrland	11,5%	0,8%	-0,5%	37,5%	72 %	12%	11%
Stockholm	22,1%	20,2%	7,6%	22,2%	24 %	57%	56%
Blekinge	21,5%	5,1%	3,0%	54,9%	139 %	16%	16%
Södermanland	57,9%	11,1%	123,3%	-8,4%	10 %	Deltar ej	Deltar ej
Jönköping	38,0%	8,2%	12,0%	19,0%	47 %	16%	17%
Västmanland	65,6%	9,9%	58,7%	6,5%	40 %	19%	17%
Dalarna	10,5%	4,2%	38,6%	45,7%	94 %	11%	10%
Örebro	10,2%	9,5%	68,1%	78,2%	114 %	16%	13%
Östergötland	16,7%	9,7%	7,9%	5,5%	24 %	21%	23%
Jämtland	25,8%	2,6%	3,4%	-1,5%	13 %	13%	12%
Norrbottn	11,9%	0,0%	0,8%	2,9%	40 %	6%	7%
Gotland	-27,6%	3,7%	-9,7%	35,5%	29 %	6%	8%



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Sveriges Bussföretag är bransch- och arbetsgivarorganisationen för bussföretag och bussresearrangörer i landet och har huvuddelen av bussföretagen som medlemmar. Vi är en del av Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Såsom branschpartner finns ett antal av de kommunalt ägda bussbolagen, vilka är medlemmar i annat arbetsgivarförbund men som är med och påverkar branschens utveckling genom branscharbetet i Sveriges Bussföretag.

Medlemsföretagen är indelade i elva regionala bussbranschföreningar över landet.

Till Sveriges Bussföretag finns också runt 50 branschintressenter, huvudsakligen leverantörer och samarbetspartner till förbundet och dess medlemsföretag. Sveriges Bussföretag har också lokal närvaro genom Transportföretagens nio regionala kontor. Medlemmar i Sveriges Bussföretag är också automatiskt medlemmar i Svenskt Näringsliv. Sveriges Bussföretag är medlem i UITP och IRU.

Arbetsgivarfrågor

En av våra huvuduppgifter på arbetsgivar sidan är att träffa kollektivavtal rörande löne- och anställningsvillkor för våra branscher. Avtal tecknas med:

- Svenska Kommunalarbetareförbundet
- Svenska Transportarbetareförbundet
- Unionen
- Sveriges Ingenjörer.

Dessutom bistår vi våra medlemmar med rådgivning i arbetsgivarfrågor och arbetsmiljöfrågor, förhandlingshjälp, hjälp med avtalstolkning och med processhjälp i tingsrätt och i arbetsdomstolen.

Branschfrågor

Sveriges Bussföretag företräder medlemsföretagens intressen gentemot politiker, myndigheter och andra organisationer. Vi jobbar med opinionsbildning och samhällkontakt, omvärldsanalys, myndighetskontakter, uppvaktningar, skrivelser och framställningar, remissarbete samt övrig intressebevakning som ryms inom begreppet lobbying. Vi ser också till att löpande förse både medlemmar och andra externa intressenter och media med aktuell, intressant och relevant information via olika kanaler, såsom nyhetsbrev, pressmeddelanden och mässor.

Utbildningsfrågor

I samarbete med övriga enheter inom Transportföretagen

arbetar vi även med rekrytering, kompetensutveckling och utbildningsfrågor. För våra medlemmar arrangerar vi kurser inom bland annat resenär rättigheter, marknadsföring, upphandling, arbetsrätt och ledarskap.

Regionkontor och Bussbranschföreningar

Sveriges Bussföretag och Transportföretagen har huvudkontor i Stockholm med nio regionkontor, från Umeå i norr till Malmö i söder. Sveriges Bussföretags medlemsföretag är organiserade i elva regionala bussbranschföreningar, som driver branschfrågor inom respektive region.



Sveriges Bussföretag
Box 5384
102 49 Stockholm
Besöksadress: Storgatan 19
Telefon: +46 8 762 71 00
bussinfo@transportforetagen.se
sverigesbussforetag.se

